昭和49年7月1日発行（毎月1回1日発行）第23巻・第7号　昭和29年6月23日　日本国有鉄道特別扱承認雑誌第2836号　昭和30年3月24日第三種郵便物認可

航空ファン

THE KOKU-FAN

ワイドカラー
WIDE COLOUR

メッサーシュミット
Bf110



☆特集☆
百里基地の"第301フォントム飛行隊"
F-14A "トムキャット"の機体構造
現用航空機搭載武装のすべて(1)AAM

'74 JULY

7



Japan's first F-4 Phantom unit at Hyakuri Base



37-8308
308
37-8310
310



7ページからこのページはピタリと編隊を組んで飛行する２機のF-4EJを追ったもの。昨年10月に発足したわが国最初のファントム部隊第301飛行隊。現在は機数も充実して，連日のようにきびしい訓練がつづけられている。

Two-plane formation flight of the F-4EJ Phantom II from JASDF Hyakuri-base, No. 301 Hikotai.




319
37-8319



これも百里基地で訓練中の第301飛行隊のF-4EJ。写真左は飛行を終えて着陸する1機。防空演習は通常2機が単位。編隊で離陸して50～60分飛行して帰投する。
写真上は帰投後の整備。主翼を折りたたんでハンガーに格納する。

写真下は1機の垂直尾翼につけられたユーモラスなマーキング。隊員の一人が第301飛行隊エンブレムの試案としてデザインしたもの。筑波山のがまがえるを図案化したという可愛らしい記章だが、まだ正式には採用されていない。

The 301st Hikotai emblem (tentative), designed by a squadron member. The frog is originated from a folk tale of Tsukuba Area where the base is located.





[illegible] of VMA-211, Iwakuni NAS.

岩国基地に駐留する第211海兵攻撃飛行隊（VMA 211）"ウェーク・アイランド・アベンジャーズ" のA-4Eスカイホーク


9
ED
155680
9



岩国基地のVMA(AW)-533所属のA-6Aイントルーダー尾部のクローズアップ。同部隊の各機は、先月号グラビア・ページでご紹介したように最近塗装が変って、ぐんと派手なものとなった。前ページの旧塗装機と比較してごらんください。

写真右と下も、最近塗装を変えたVMA-211"ウェークアイランド・アベンジャーズ"のA-4E。機首の赤い帯がなくなって、ラダーの赤いストライプスも廃止されたが、ごらんのように垂直尾翼先端が赤くふちどられることになった。下の写真の胴体中央部は以前のまま。







韓国"屋外航空博物館"①

ソウルの5.16広場の展示機。今回はコルセアとA-26をカラーでクローズアップしました。写真は手前からF4U-5 コルセア。

Aircrafts of the Korean War, displayed at May 16 Plaza, Seoul, Korea.





先月号と46ページのグラビアでも紹介してあるように，韓国ソウルの5.16広場にある"屋外航空博物館"は，正式には「韓国戦争参戦軍用機展示場」。朝鮮戦争で活躍した軍用機を集めて，歴史の彼方に没しようとしているこの戦争の記念物としようというもので，参戦機全機種をそろえるよう関係者たちの努力がつづけられている。

このページは去る3月からこの"博物館"に仲間入りすることになった3機種のうちの1機，F4U-4コルセア。アメリカのテキサス州で入手，はるばる韓国まで運ばれ，整備されたものである。仁川上陸作戦で活躍した第312海兵戦闘中隊（VMF-312）の塗装に忠実に復元されて展示されている。







このページ2機は先月号のグラビアにもあるように，コルセアとともに3月から展示されることになったA-26インベーダー。ベトナム戦の任務を解かれてアリゾナ州のデビスモンサン空軍基地に保管されていた1機である。ベトナム戦用に改造されて，朝鮮戦争当時のB-26Kとはだいぶ内容が変っている。下の写真の後方に見えるのはF-86DとB-29。

←F4U-4 Corsair displayed at May 16 Plaza, Seoul, ↓A 26 Invader on display at the same plaza.



デンマーク空軍のドラケンとRF-84



SAAB A 35XD Draken of Esk-725, Danish AF, Jagel, Mar. 1973. (Photo: AAPP)

デンマーク空軍のA 35XDドラケン(シリアルA-019)。昨年3月にヤーゲル基地で撮影したもので，カラップ基地をホームベースとする第725飛行隊(Esk-725)の所属機である。



Republic RF-84E of Esk-729, Danish AF, Ijpenburg, May, 1970. (Photo; AAPP)

同じくデンマーク空軍第729飛行隊（Esk-729）所属のRF-84Eサンダーフラッシュ，シリアルC-274（51-11274）。これもカラップを基地とする偵察部隊。1970年5月の撮影。





〔上〕先月号につづいて，カリフォルニア州ブェナ・パークのムービイ・ワールド博物館の敷地内に展示されているグラマンF11F-1タイガー。米海軍のアクロバット飛行チーム"ブルー・エンゼルス"の1機として使われた機体である。

〔右〕これはチノ飛行場周辺のエプロンに駐機しているグラマンF6F-5ヘルキャット。現役当時の塗装にしており，エアショーなどで飛んでいる機体と思われる。

〔訂 正〕6月号20ページに「Me163コメート」とあるのは「秋水」の誤りでした。同機もオンタリオ航空博物館が保有していた1機です。


レベル1/32スケール傑作機シリーズ★
曲技飛行のエース
アクロバットムスタング
新発売
レベル1/32スケール傑作機シリーズの"ミスアメリカ"につづいて登場した、このかっこいい"黄色いムスタング"は、アメリカの有名なパイロット、ボブ・フーバーの愛機です。彼が演ずる数々の曲技飛行は、その精確さ、大たんさ、華麗さでアメリカの飛行機ファンのかっさいをあびています。エア・レースの女王"ミス・アメリカ"とあわせてコレクションしてください。
●H-272 全長30.5cm 全幅35.6cm ¥900
Rockwell International
Revell
プラスチックモデルは
レベル
レベルカラー
グンゼ産業㈱レベル部

初飛行まぢかいMRCA

First prototype of MRCA, European multi-role combat aircraft, at Manching test airport, Munich, Germany.

完成したパナビアMRCA原型1号機。このほど西ドイツのミュンヘンに近いマンチングのテスト飛行場で撮影したもの。同機は英・伊・西ドイツの次期主力戦闘機として開発されている複座の多用途戦闘機（MRCA）。まもなく同テスト飛行場で初飛行が予定されている。なお同機の原型2号機は英国のBAC社で製作されており，9月頃初飛行の予定。本機の詳細については65ページ“新鋭機パトロール”参照。





エドワーズに運ばれるYF-17

Northrop YF-17 demonstration plane makes a brief stop near Los Angeles City Hall for loading security check on her way to Edwards AFB.

米空軍の軽量戦闘機ノースロップYF-17の原型1号機は、エドワーズ空軍基地に運ばれて初飛行の準備中であるが、これはそのトラック輸送の模様。同機は3月4日、カリフォルニア州ホーソンのノースロップ社工場でロールアウトしたが、工場からエドワーズまで129マイルを7時間かかって運ばれた。写真は途中、ロサンゼルス公会堂前で点検のために一息入れているところ。



MiG-21 PFs parking on an airfield of the Trans-Baikal Military District (TASS)

MiG-21 戦闘機と L-29 練習機

Czech elementary jet trainer L-29 shown at a Soviet military airfield near Gorky in Central Russia (TASS)

〔上〕ソ連防空戦闘部隊の主力機MiG-21PF。この3月の撮影で，凍てついたエプロンでスクランブル待機。バイカル湖周辺の防空についている部隊の所属機である。
〔下〕これはソ連空軍の初級ジェット練習機L-29デルフィン。ソ連中央部のゴルキイ近郊の飛行場にて。チェコ製のアエロL-29はワルシャワ条約加盟国の基本練習機として選ばれ，これまでに3,000機余が生産されている。厚い飛行服を身につけて，訓練飛行に発進前のシーン。





イリューシンの翼たち

Ilushin Il2 "Ilyusha" in action (APN)

〔上〕2次大戦でもっともめざましい働きをしたソ連の襲撃機イリューシンIl-2。主翼と胴体に20mm 2挺と12.7mm 2挺を固定装備，後方席に12.7mm旋回機銃という重武装で，主翼下に82mmロケット弾や爆弾を装備して敵の戦車や地上陣地を襲った。ソ連の場合，軍用機の鮮明な写真が公表されることは珍らしく，特に活躍中の2次大戦機のこのようにすっきりした写真は貴重である。



Ilushin Il-76 Candid cargo-transport (APN)

〔上〕イリューシンの4発ジェットの翼Il-76（キャンディッド）輸送機。シベリア北部や極東など遠かくの地の開発輸送のために作られた貨物輸送機。西側に初めて公開された1971年3月のパリ航空ショーから満4年。すでに実用化されて，厳寒の空を飛んでいる。

〔下〕同じくイリューシンの最新鋭ジェット輸送機 Il-62M。アエロフロートの路線に就役している標準型のIl-62のエンジンと航法装置を新しくしたもので，モスクワ－ハバナの国際線を皮切りに，アエロフロートの路線に投入されつつある。

Ilushin Il-62M Classic transport (APN)





WG.13リンクスとソ連のスポーツ機

French Navy version of WG13 Lynx, jointly developed by Aerospaciale and Westland Helicopters.

〔上〕ウェストランド・ヘリコプタ社とアエロスパシアル社の英仏共同開発の軍用ヘリWG.13リンクス。英・仏海軍用のASW型，両空軍の練習型，武装偵察型など計6種が造られることになっているが，写真の機体はこのほど完成したフランス海軍のASW型である。

〔下〕このほどソ連のモスクワで開かれた若手労働者の作品展覧会には，建築，輸送，通信など各種の新型機械が展示されたが，写真はその航空の部にモスクワ航空学校の学生たちが出品したQUANTスポーツ機，360馬力エンジン装備で，最大速度は400kmという。

Sport plane QUANT at USSR Ec. Achievement Exhibit, displayed by Moscow Aviation Institute students.





SA360と日本で輸入したKa-26

Aerospatiale SA360 helicopter.

〔上〕アエロスパシアルがSA316アルーエトIIIの後継機として開発しているSA360。SA341ガゼルで開発された技術をもり込んで、各種の新機軸を出そうとする汎用ヘリ。尾部ローターをダクテッド・ファン式にしたところが特徴である。

〔下〕日本に輸入されたカモフKa-26ヘリコプタ。このほど内外タイムス社が購入したもので、同機は日本の民間機として登録された最初のソ連製航空機。

Kamov Ka-26 helicopter recently imported in Japan.



カメラ・ルポ

わが国最初のファントム部隊 百里基地の第301飛行隊



百里基地のエプロンに並んだF-4EJ。防空演習中のスクランブル待機。発進の指令とともに乗員がとび乗って、目標機の空をめざす。



F-4EJ部隊の第301 飛行隊エリアからタワーをのぞむ。後方に見えるのは第205 飛行隊のF-104J。



スクランブル発進――愛機にかけよるパイロット。まさに乗り込まんとするところ。



第301飛行隊のエンブレム



乗員が乗り込んでいよいよスタート。発進の指令から3分くらいで滑走を開始する。



全機にパイロットが乗り込んで発進の指示を待つ。エンジンの音を響かせて"みにくい高性能機"ファントムの挑進前の表情。



2機の編隊離陸。ノー・タンクで軽やかに離陸上昇。

豪快な離陸。まさに地を離れんとするところ。両翼下に370ガロン（1,400ℓ）落下増槽を装備しての"出動"。







わが国最初のファントム部隊となった301飛行隊は，副島飛行隊長以下パイロット19名、F-4EJ14機とT-33A少数機で昨年10月16日百里基地で発足し，7カ月を経過した現在機数も20機を超え，連日猛訓練を行なっている。

39ページから41ページの写真はエプロンで待機中のF-4EJファントムII。前ページとこのページは訓練飛行に飛び立つファントム。1回の飛行時間は50―60分で、防空演習のときには通常2機編隊で訓練飛行を行なっている。




327
47-832


310
37-8310







前ページとこのページの写真は訓練飛行を終えて着陸するF-4EJ。この写真の中で45ページ下の332号機の垂直尾翼に付けられているマークは、飛行隊員の考えた第301飛行隊の部隊マークの一案で正式マークではないということである。



韓国のコルセア



ソウル5.16広場の展示機のうち、今月はニューフェースのF4Uコルセアをご紹介する。

第2次大戦の名戦闘機F4Uコルセアは、1950年6月に始まった朝鮮戦争においても大活躍したことは日本でもよく知られているところである。それだけに、「韓国戦争参戦軍用機展示場」には欠くことのできない機種といえる。ところが現存するコルセアは意外に少なく、本家の米海兵隊でさえも所持していない。そこで調査したところテキサス州に個人が保有する本機が1機あることが判明、交渉の結果、HU-16アルバトロス水陸両用機と交換という条件で、ようやく手に入れたものである。

しかし、米海兵隊はアルバトロスを持っていないため、空軍からこれをゆずり受けて韓国参戦国協会の池氏に寄贈、寄贈された池氏がHU-16とF4Uを交換するという形になったという。







1973年9月21日に寄贈されたコルセアは、A-26などとともに船積みされて仁川港に到着。今年3月中旬に再組み立てを終えた。そしてこのF4U-4（BU.NO.81415）は、かつて仁川上陸作戦で活躍したVMF-312と同様にグロス・シーブルーの塗装がほどこされた。ちなみに、本機が展示されているこの5.16広場は、当時は飛行場で、ここからF4Uが出撃したこともあるという。







上の写真は，A-26Kの主翼上から見下したコルセア，機体の程度は完璧なできばえで，下の写真に見られるように計器も完全である，左上は計器盤左下方，左下は同じくメイン・パネルの右側である，下は中央パネルで，油圧計が見えている。





グライダーで オーストラリア大陸横断



オーストラリア大陸をグライダーで横断するという快挙が、このほどオーストラリアの8人のグループによって達成された。グライダー・パイロット4人と2人の助手、さらに2人のフィルム・メーカーがその構成員。行程をカメラに収めながらのグライダー横断飛行を思いたったのは1年前。慎重に計画をねって、今年の1月12日、西海岸の小さな町ランセリンを出発、約4,000キロ飛んで2月8日に目的地である東海岸ニューサウス・ウェールズのウオロンゴングに到着した。

写真上は大空に舞い上ったところ。右と下はパース北方のランセリン海岸で出発準備中のスナップ。1日約80キロを飛んで27日間にわたる苦闘をのりこえての快挙であった。





フォト ニュース





〔このページ4枚〕ボーイング社では、ボーイング707の1機に対潜探知・監視システムを搭載して対潜哨戒攻撃機（ASW）のテスト・ベッドに改造、飛行テストを行なっているが、これはそのテストの模様。同社が開発を計画しているASWのデータをとるためのものである。写真上はワシントン州ピュジェット・サウンド地区のブレーマ米海軍基地上空を飛行中のASWテスト・ベッド。

写真左は同機の機内で、中央後部に戦略要員セクションがあり、手前右は航法ステーション、手前左は電子探知ステーション。ここで同機の磁気ひずみ探知器（MAD）によるモニターが行なわれる。写真左下は戦略司令官ステーション。低空での対潜・監視作業の中心となるところで、中央のスクリーンに目標の位置、進行方向、目標と本機の相関関係などが映し出される。写真下はソノブイ発射器の装てん。海中に投下されたソノブイがとらえた水中のあらゆる音がラジオ・シグナルに変えられ、本機に送られて分析される。









〔上〕BACストライクマスターは、このほどニュージーランド空軍などから10機の発注を受け、販売機総数は130機となった。ニュージーランド空軍はすでに10機を装備して乗員・武器訓練に使っているがこのたびさらに6機を追加発注したもの。
〔右〕パリのドゴール空港で日本航空のB.747機と並んだコンコルド量産1号機。量産1号機はこれまで28回の飛行テストを行なっている。
〔下〕これはフランスのツールーズ空港のコンコルド量産2号機。ブリテッシュ・エアウエイズのマークをつけている。中央はA300B，後方を滑走中はコンコルド量産1号機。









〔上・左・下〕西ドイツが開発中のＶＦＷ 614短距離旅客機は、明年中に就航が予定されているが、同機に装備されているロールスロイス・スネクマM45Hターボファン・エンジンは、整備とオーバーホールが容易なことも売りもののひとつ。これはこのほど行なわれたそのデモンストレーションの模様。

写真左上は西ドイツ、ブレーメンのＶＦＷフォッカー工場で、ＶＦＷ614に取りつけ準備中のM45Hエンジン。写真上はウイング・パイロンに取りつけ中。換装は2名の整備員で2時間以内で行なうことができる。コントロール、燃料、電気などコネクションは、すべてパイロンの"ブレク"ジョイントにまとめられている。写真左はエンジン取りつけ作業の最終段階である電気部分の接続。このあと最大30分の地上ランニング・テストをすませれば、いつでも飛行が可能。

〔下〕ロッキード社のパームデール工場で塗装を終え、翼の取りつけ作業が進められている米国のパシフィック・サウスウエスト航空（ＰＳＡ）向けのL 1011トライスター1番機。同航空では5機のトライスターを発注しており、そのうち3機は予定を1年ほど早めて、来年の6、8、11月に受領する。





〔上〕アリタリア航空が5月8日から東京―ヨーロッパの南まわりルートに投入することになったDC-10。同航空のDC-10はファースト・クラス22、エコノミー230の合計252席。毎週月木、金の午後2時45分に東京を出発する。

〔右〕T尾翼となったビーチの新型スーパー・キングエア、この機体はIBM社の重役、A.K.ワトソン氏が購入することになったもので、同氏はマイ・プレーンとして使用する。早速一家で欧州旅行を計画しているという。



〔右〕グッドイヤーがエンストロF-28Aヘリ用に開発したパワー・トランスミッション用ベルト。「ポリVベルト」と呼ばれる幅6インチ、全長67.5インチのゴム製ベルト。エンジンと回転軸を連結するが、数本のベルトを使ったこれまでの装置にくらべ、騒音が少なく、冷却効果もすぐれており、激しいショックにもよく耐えるという。

〔下〕テレビ中継や公共事業のキャンペーンに使われて人気を集めているグッドイヤーの飛行船「ヨーロッパ号」。エネルギー節約キャンペーンで飛行中のもの。





スナップ だより





〔上〕厚木基地で離着艦訓練中のA-7Aコルセア II。第93攻撃飛行隊（VA-93）"ブレザーズ"の所属機である。（昭島市・山内裕之）。〔下〕岩国基地を離陸する第1海兵混成偵察飛行隊（VMCJ-1）RF-4B。機首の番号が海軍式の3ケタになっていることから、同隊のEA-6Aとともに空母ミッドウェーに搭載されているものと思われる。4月上旬の撮影（三鷹市・徳永克彦）。



〔左〕4月初め、横田基地で撮影したカナダ国防軍のC-130Eハーキュリーズ（130323）。（東京都・田中孝顕）

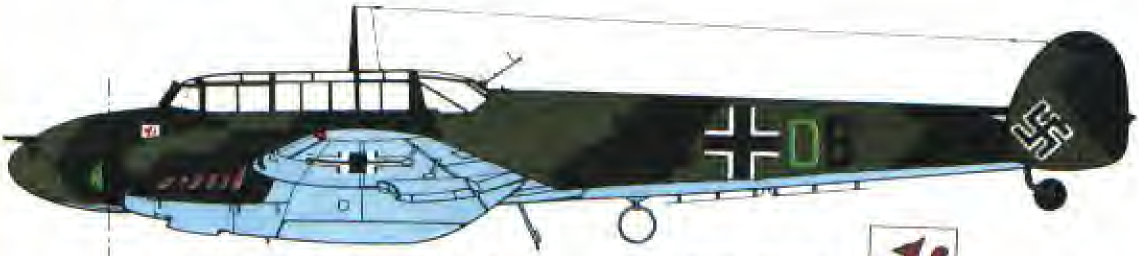
MESSERSCHMITT Bf110



① Bf110F-3、第12戦術偵察連隊第4中隊機。
4(H)/12。



② Bf110C-4、第26重戦闘航空団第I連隊機。
I/ZG26。



③ Bf110E-2、第76重戦闘航空団第I連隊機。
I/ZG76。



⑥ 第76重戦闘航空団第I
連隊のエンブレム。
Emblem of I/ZG76。



④ Bf110E-1、第26重戦闘航空団第3連隊機。
III/ZG26。



© K. Hashimoto

⑤ Bf110D、第1重戦闘航空団第2連隊機。
II/ZG1。



メッサーシュミットBf110

Bf110C of 5/ZG26

今月のワイドカラー図面はルフトバッフェの双発戦闘機Bf110。ここではマーキングや細部のよくわかる写真を集めてご紹介することにしよう。

草地の飛行場に砂けむりをあげて猛然と離陸スタートするBf110C。機首にスペードのエースのマークをつけた第26重戦闘航空団第5中隊（5./ZG26）の所属機。このマークは第53戦闘航空団（JG53）



Bf110C-2 of ZG26 during escort duty.

〔上〕これも第26重戦闘航空団所属のBf110C-2。1040年の暮，進撃中のスナップで，C型では乗員2〜3人乗りとなっていたが，写真では3人搭乗。3人乗ってもかなり余裕のありそうな配置である。エンジン・ナセルまわりもよくわかる。

〔下〕整備中のBf110Cの1機で，第52重戦闘航空団の所属機である。ヒンジで後方に開くパイロット席の風防，前方内側に折れ曲がる銃手席の風防などその動きぐあいがよくわかる。







Bf110E of ZG 26

カラーで見る現役のころのメッサーシュミットBf110戦闘機。色がついているだけでも珍らしい30年前のカラー写真。退色しているが白黒写真にはない迫力が感じられる。

写真左は南部フランスの山岳地帯を飛ぶBf110C。大戦末期の1944年の撮影。写真上は低空で進撃する爆撃・重戦兼用型のBf110E。第26重戦闘航空団（ZG26）の所属機である。写真下もBf110Eで、これは第52重戦闘航空団第I連隊（I/ZG52）の所属機である。

Bf 110E of I/ZG 52





Nose armament of a Bf110D-1/U1 of the NJG1.

〔上〕機首の7.9mmMG17機銃の整備。銃身をクリアーにしている整備員たち。第1攻撃航空団（NJG 1）の所属のBf110D-1/U1で，胴体にそのマークを画いている。

〔下〕後方の旋回機銃席のクローズアップ。7.9mmMG15機銃で，携行弾数は750発。装備している弾装ドラムは50発×2であった。

Rearword firing 7.9-mm MG15 machine gun with 2×50 rounds drums.



Bf110E on take-off. The wooden shoe was the marking of the II ZG26.

［下］発進準備中のBf110E。木くい虫のマーキングをつけた第26重戦闘航空団第2連隊（II ZG26）の所属機である。





太平洋戦の米海軍精鋭機

米本土の基地で出動準備中の米海軍"空の精鋭"たち。上に大きく映っているのはPB4Yプライバティーアのエンジン・ナセル。中央に，機首に黄の帯を巻いたFM-2ワイルドキャット。その後方にはF4U-1Dコルセア，SBDドーントレスなどが並んでいる。





,カーチスSB2Cヘルダイバー

Curtiss SB2C Heldiver

2次大戦米海軍の精鋭機の一つカーチスSB2Cヘルダイバー艦爆。SBDドーントレスの後継として大戦後半の太平洋の全戦域をあばれまわったヘルダイバー。そのよこがおを珍らしいスナップでしのんでください。

〔上〕ヘルダイバーの最初のはなばなしい活躍は1944年中旬のフィリピン沖海戦。日本の残存機動部隊の各艦を猛然と襲った。写真は同年12月初め，本国で訓練に使われたSB2C-1の1機。〔下〕1945年1月，空母タイコンデロガ（CV-14）艦上にて。第80爆撃中隊のSB2C-3。

SB2C-3 of VB-80, TICONDEROGA (CV-14), January 1945.





SB2C-3E of VB-7, HANCOCK (CV-19), Oct. 1944.

（上）進撃するSB2C-3E。空母ハンコック（CV-19）に配属されていた第7爆撃中隊（VB-7）の所属機。1944年10月の撮影。

（下）英国海軍用に配備されたSB2Cの1機。引渡されたばかりのころの写真であろう。胴体に米軍のナショナルインシグニア（国籍記章）はそのままだが，ロイヤル・ネービイのシリアル，垂直尾翼には同海軍機の“ロイヤル・フラッシュ”が半分画かれている。

One of SB2C equippeb with Royal Navy.



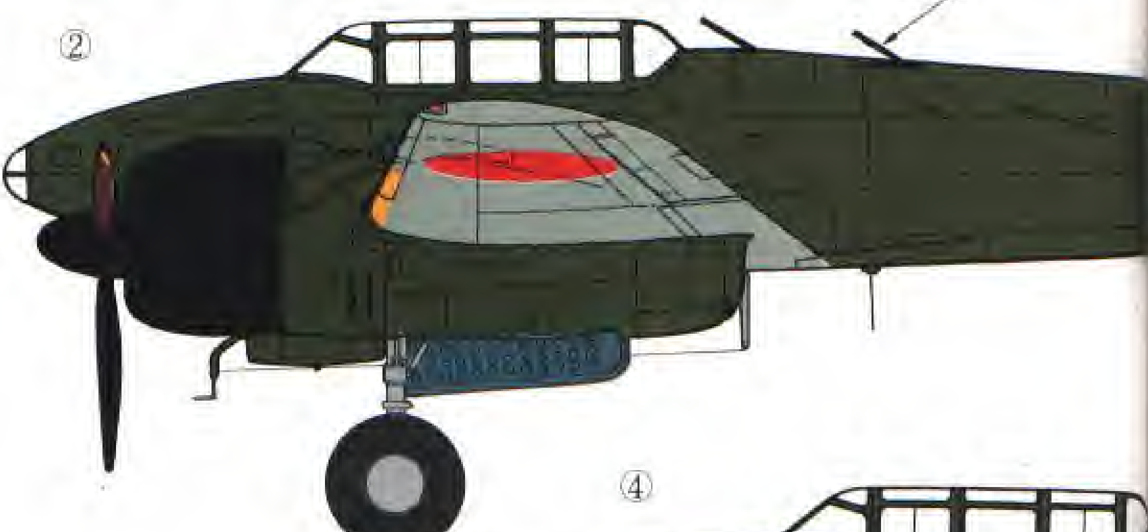
①



NAKAJIMA J1N2〜3S GEKKO

1/72 SCALE KIT

②



④



① 横須賀航空隊所属の23型。レーダー装備機。
Radar equipped J1N3 of Yokosuka KOKUTAI.
② 横須賀航空隊所属の23型。上部に斜め銃3門装備。
J1N2 of Yokosuka KOKUTAI. Three 20mm MG's are mounted aslant.
③ 機首のレーダー・アンテナ。
Radar Antennae.
④ 第321航空隊所属の21型。
J1N1 of No.321 KOKUTAI.
⑤ 操縦席付近平面図。
Cockpit.


3D-176


0
1
2M

③




3-101


21-173
© K.Hashimoto

⑤


20mm斜銃(短)
20mm斜銃(長)
右側へはね上げ式に開く

ハイモデリングのための

レベル資料集

中島夜間戦闘機「月光」

Nakajima GEKKO Night Fighter



☆キット紹介☆

1/72スケールの「月光」J1N3のキットが現在レベルから新発売されている。「月光」の本格的モデルとしては最初ともいえるもので，左右のエンジンを内蔵，増槽2個がついていて細部構成も精巧に仕上げられており，デカールは合計8 種が附属している。

☆塗装と改造☆

図①　横須賀航空隊所属のJ1N3で，機首にレーダーアンテナ4本があり，図③のように水平の小さい横棒がついている。

塗装は全面がつや消しの黒33で，スピナとカウリングは少しつやのある黒。改造はレーダー・アンテナを自作し，斜銃を図⑤のように左右で長さに差をつけ，アンテナ柱を胴体下面へ追加する。

図②　横空所属の23型（J1N3）で，下面の斜銃を廃止して上部の斜銃を3門にした機体。塗装は濃緑色13でスピナとカウリングが黒。翼下面は明灰白色35と推定される。

改造は下面の斜銃を取り，細いアンテナ棒をつけて，上部へ図のように1門の斜銃を取付ける。

図④　第321航空隊（鶏）所属の21型（J1N2）塗装は上・側面が濃緑色15で下面は明灰白色18，カウリングは黒の半つや消し，スピナはシルバー8となっている。改造は担当のテクニックは必要だが，不可能ではないから，図④と⑤を参考にして改造してみるのはいかが。後部胴体（側面形）を細くし，プラフィルムを熱プレスした段付き部を組合わせると比較的楽に改造できそうである。

（イラストと解説・橋本喜久男）



←月光夜戦11型。横須賀航空隊の装備機で，全面つや消しの黒の塗装。
J1N1-S Gekko of Yokosuka KOKUTAL

↑これも横須賀航空隊所属の月光で，下部銃を廃止した後期の23型。
J1N3 Gekko of Yokosuka KOKUTAL

Kit :
The 1/72 scale kit of Nakajima night fighter, J1N3, Gekko, is now on sale from Revell. This is believed to be the world-first drastic kit of Gekko. Right and left engines are elaborate. Structural details also stand unchallenged in the world. A total of eight decals are attached.

Printing & Remodeling :
Fig. 1. J1N3 Gekko of Yokosuka Naval Air Group. Noted are four radar antennae on the nose. As is seen in Fig. 3, they have small bars horizontally set. It is wholly painted Revell Color (RC) 33, non-glare black, except the glare black spinner and cowling.
Make radar antennae yourself, and add antenna struts on the fuselage bottom surface. In setting aslant-mounted guns, you can change the length of the right from the left. By doing so, you can easily rebuild the kit into this particular NAG plane.
Fig. 2. Model 23, Gekko, J1N3, of Yokosuka NAG. In this version, the aslant-mounted guns on the lower surfaces were taken away, and instead the number of aslant-mounted guns on the upper part of the fuselage became three. RC 15, dark green is as a whole. The undersurfaces are believed to be RC 35, light gray-white. In rebuilding, you can take the oblique guns away from the fuselage bottom, put small antennae and set a oblique gun as seen in the figure.
Fig. 4. Model 21, Gekko, J1N2 of No. 321 NAG (Tobi, black kite). The top and sides are RC 15, dark green, while the undersurfaces are RC 35, light gray-white. The cowling is anti-glare black. The spinner is RC 8, silver. Rather hard but not impossible to remodel the kit (Model 23) into this version (Model 21). Make the rear part of the fuselage a little thinner and put heat-pressed plastic film to make a step, or the bulge.
(Illustration and commentary by Kikuo Hashimoto)

Revell Color for Gekko :

RC 2	Black	RC 3	Red
8	Silver	15	Dark green
35	Light gray-white	33	Non-glare black
41	Red brown	57	Malachite green
58	Orange	28	Black iron

「月光」の塗装に必要なレベル・カラー

②ブラック	③レッド
⑧シルバー	⑮濃緑色
㉟明灰白色	㉝黒つや消し
㊶レッドブラウン	57青竹色
58黄橙色	㉘黒鉄色

レベルカラー



遠距離出撃のため翼下に増槽をつけて発進する月光23型。戦時中に発表された写真で，先頭の機体は機首に「三日月」のマークをつけているが，所属部隊は不明である。手をふって見送る戦友たち。特攻出撃とも思われる。



MESSERSCHMITT Bf110

メッサーシュミット

Bf110





メッサーシュミットBf110は世界で初めての高速双発複座戦闘機。単発機に負けぬ快速で、航続距離が長く、重武装ができる利点を生かして多用途機としても使われている。大戦末期にはドイツ防空の夜間戦闘機として大活躍。レーダーによる迎撃を最初に実用化したのも本機によってであった。大戦当初から終戦まで生産がつづけられ、製作機数は5,762機。

〔前ページ2枚〕Bf110の最初の本格的量産型はダイムラー・ベンツDB601A（1,100hp）を積んだC型で、1939年2月以降、C-0につづいてC-1がルフトバッフェ（ドイツ空軍）に引渡され、実戦部隊に配備された。前ページ上の写真は第26重戦闘航空団（ZG26）のBf110C-2、下の写真は第52重戦闘航空団第1連隊（I／ZG52）のBf110C-4である。C-2は電気・無線装置を改造した型、C-4はMGFF砲を改造した型である。ZG26とI／ZG52は、最初のBf110部隊I／ZG76につづいて、1940年春までに本機で陣容をととのえている。





〔前ページ上・下〕長距離援護戦闘機として航続距離をのばすために、燃料タンクの増設をはかったのがBf110D。D-0ではMGFF砲2門をはずして、胴体下面に容積1,050ℓの大きなタンクを固定装備し、航続力はかなえられたが、離陸距離がのびて、空中性能は低下し、戦闘機としては失敗であった。D-2とD-3ではこれを廃止して、主翼下の900ℓのタンク2個のみとしたもの。このラックには各1,100ポンド爆弾1発をつるすこともできた。写真の機体はZG26"ホルスト・ベッセル"所属のBf110D-3。

〔上・下〕Bf110EはエンジンをDB601Nに換装した戦闘爆撃型で、E-0は胴体下に1,000kg爆弾1発、主翼下に50kg爆弾4発を装備できた。E-2では爆弾積載量が2000kgまでふえている。写真の機体はI／ZG26（第26駆逐戦闘航空団第1連隊）所属のBf110E-2で、機首に画かれた同連隊のドラゴンと山猫のマークが良くわかる。D型とE型では、救命いかだ収納のために尾端部が延長されて、水平尾翼後縁よりも後方にのびている。







〔上〕E型のDB601N（1,200hp）エンジンをDB6
F（1,350hp）に換装したのがF型で、F-0、-1、-2は
れぞれエンジン以外はE-0～2と同様の装備であった。
写真の機体はE-3と同じく機首にRB50／30カメラを
んだ長距離偵察型のBf110F-3。主翼下には900ℓの増
をつるしている。
〔左〕Bf110Cの機首の7.9mmMG17機銃の整備。前線
整備所。弾帯に1発ずつ装てんしての給弾である。Bf1
10Cは機首上方にこの7.9mmを4挺、下方に20mmMGF
機関砲2門を装備。携行弾数は7.9mmが1,000発、20
180発であった。写真の機体はII／ZG26（第26重戦闘
空団第2連隊）の所属機。







(上)1941年末になって、Bf110の後継機とされていたMe210が充分な性能を発揮できないことがわかった。ドイツ空軍ではBf110のエンジンを強化して延命策をはからなければならなかった。これがDB605B (1,475hp) を積んだG型で、Bf110のなかでもっとも多く生産されることになった。G型のうちG-4はレーダーを装備した夜間戦闘専用型。写真上の機体はFuG 212リヒテンシュタインC-1レーダー装備のBf110G-4a/R1。
(下)主翼下にロケット弾ランチャーを装備した昼間迎撃型のBf110G-2/R3。1943年に入って、Bf110の機首の4挺の7.9mm機銃は30mmMk108機関砲2門にかえられた。
(右)Bf110Fの機首に書きこまれる"すずめばち航空団"ZG1のマーキング。



強力なパンチを誇った
複座の戦闘／襲撃機

KAWASAKI KI102

川崎 キ102

日本陸軍最初の双発複戦“屠龍”の性能向上をねらったキ96双発単戦は試作機が造られたのみに終ったが，さらにこれの複座襲撃型として計画されたのがキ102。機首にキ96と同じ37mm砲1門をつけた高々度戦闘型のキ102甲、機首の砲を57mmのホ401とした襲撃機型のキ102乙があったが，実戦部隊に配備されたのはキ102乙のみであった。襲撃機ではあったが，機首の57mm砲，胴体下面の20mm機関砲2門，さらに後席の12.7mm旋回銃1梃という強力な火器をかわれて，B-29の迎撃に使われている。下の写真は終戦時に追浜の飛行場に運ばれたキ102甲。本機の完全な状態の写真は珍らしい。



The Ki102 was the advanced version of the Ki96. To improve the performance of Japan's first twin-engined, two-seat Army fighter, "Toryu", a twin-engined single seat fighter was test-manufactured. This was the Ki96. This had, however, a brief life as a prototype for the two-seat Ki102 assault plane which supplanted it. The Ki102 had two versions: the Ki102-Ko of high altitude fighter version armored with one 37 mm gun and the Ki102-Otsu of assault plane version armored with one nose-mounted 57 mm H-141 cannon. Only the Ki102-Otsu assault version was placed on operational use. They had no chance to fight as the assault plane, but the powerful firearms were effective to intercept the B-29. Below is the Ki102-Ko, Oppama Airfield, at the war-end. A complete feature of the Ki102-Ko, is rare.





〔上〕中津飛行場で撮影したキ102乙。本機は最高速度が580kmと単発機に負けない高速であった（本文125ページ記事参照）。当初、着陸時のナセル・ストールを起す傾向があって、尾輪の支柱をのばして地上三点角を小さくするという応急策をとっているが、写真の機体はその改修後のものである。

〔下〕工場内のキ102乙。本機は終戦までに約200機が生産され、部隊に送られている。

⬆Ki102-Otsu, Nakatsugawa Airfield. Noted is the tail gear strut, which was tentatively extended to narrow the "three-point" grounding angle so as to lessen the nacell stall at landing.

⬇Ki102-Otsu in the works. About 200 Ki102-Otsu's were produced, most of which were assigned to operational units.





〔下〕キ102乙を装備した部隊は，飛行第3，28，45，75
81各戦隊であったが，写真は第3戦隊の1機。温存のた
め秋田県能代の滑走路は不整地の草原という飛行場に転
戦中のスナップ。タイヤは不整地での使用を考えてかな
り低圧になっている。機首は"屠龍"よりも細くなって
エンジン・ナセルの大きさが目立つ。エンジンで強引に
ひっぱるといった感じの機体でもあった。

⬇Ki102-Otsu of Hiko No. 3 Sentai, Noshiro Airfield. The Ki102-Otsu was assigned to No. 3, No. 38, No. 45, No. 75 and No. 81 Hikotai's.





Ki102-Otsu assault planes deployed at Noshiro Airfield, Akita Pref., where they met the war termination. They had carefully been kept there expecting a possible drastic encounter with enemy planes over Japan mainland.



〔上・下〕これも秋田県能代の飛行場に展開した飛行第3戦隊のキ102乙。第3飛行戦隊は本土決戦用の温存部隊として、昭和20年6月に所沢から能代に移駐。敵上陸部隊の迎撃にそなえて訓練中に終戦となった。したがって本機の本来の任務である襲撃出動は一度も経験することなく終った。

上の写真で垂直尾翼に"3"を図案化した部隊マークがかすかに見えるが、これは第1中隊が白、2中隊が赤、3中隊は黄であった。

同戦隊の各機は終戦まで無傷で残り、文字どおりの温存部隊となった。

未発表陸軍機写真集



Dai Nippon Koku remodeled the Mitsubishi Ki21 bomber into the eight-passenger transport, MC-21, in the latter stage of the war. Itazuke Airfield, 8 Oct 45. (USMC photo)

97式重爆改造の輸送機MC-21。大日本航空が、日本と満州間の輸送のために97重爆の払下げを受けて貨物輸送機としたもので、8席の人員輸送機としても使えた。写真は終戦直後の昭和20年10月8日、板付飛行場で撮影。「萬代」号機である。



〔上〕これも終戦の頃の板付飛行場。97式重爆と4式重爆"飛龍"が見える。右手後方は戦闘機群。1945年12月の撮影。

〔下〕長崎の菊池飛行場の1式双発高等練習機。陸軍航空通信学校の所属機である。これも終戦まもない昭和20年10月23日の撮影。

⬆ Fighter and bombers at Itazuke Airfield. Left to right : Ki21, Ki67. (USMC photo)

⬇ Tachikawa Ki54 advanced trainer of Army Aviation Communication School at Kikuchi Airfield, Nagasaki Pref., 23 Oct 45. (USMC photo)



〔右〕板付のハンガー内の100式2型輸送機とＤＣ-3の機首。終戦処理の連絡輸送に飛んだ"緑十字"機で、機体を白く塗り、主翼にその十字のマークを記入している。昭和20年10月8日の撮影。

〔下〕これも板付飛行場で終戦後の昭和20年12月に撮影した1式双発高練。



Mitsubishi Ki67-II (MC-20) liaison/transport with "green cross" marking. Itazuke Airfield, 8 Oct 45. (USMC photo)



Wrecked Ki54 trainer at Itazuke Airfield, Dec 45. (USMC photo)

2次大戦のアメリカ軍用機 ①

サイパンのサン



〔上〕主翼下にロケット弾ランチャーを装備して出撃せんとするP-47D-20-RE"ミス・メリー"号。1944年7月9日の撮影。〔下〕サイパンのイスレイ飛行場に集結した第318戦闘大隊の第73、第333両中隊のサンダーボルト。サイパンに最初に進攻したものは第19と73の両中隊。第333は激戦が終ってからの到着であった。



ダーボルト



Republic P-47D Thunderbolt, Saipan Island.



1944年3月、ハワイのヒッカムに司令部を置く第7空軍は、海兵隊のマリアナ進攻作戦を支援するため、P-47サンダーボルトを装備する第318戦闘大隊を同方面に派遣した。空母に積まれた同大隊の各機は、同年6月にマリアナ地区に到着、連日のようにサイパンの飛行場攻撃に出動した。ここの写真は戦闘が一段落し、サイパン島の飛行場に進駐した同大隊の各機で、ひきつづきマリアナ各島の掃討、硫黄島攻略作戦に出動中のものである。





〔上〕基地の整備工場に誘導されるP-47Dの1機。激戦を戦いぬいた第73中隊の所属機で、カウリングと操縦席後方、垂直・水平尾翼にすべて白帯を巻くといった目立った塗装であった。1944年7月18日の撮影。

〔下〕同じく第73中隊のP-47D。同中隊のP-47Dは、この後P-51ムスタングとともに、日本本土をめざして進攻することになる。写真は1944年7月15日の撮影。

（USAF photos）





フィンランド航空の最初の飛行機は、ここに3枚の写真で紹介するユンカースF-13であった。1924年春に導入され、同社の最初の路線であるヘルシンキとタリナ間60kmに就役した。同機は水上機であるが、雪上用にソリをつけても使われている。

エアラインの翼

(Photos by FINNAIR)

フィンランド航空 ①



ユンカースF-13はBMWⅢA液冷エンジン（240HP）装備で、パイロット一人に旅客4人乗り。全長32 ft、全幅59 ft、最大重量3,850ℓb。巡航速度は85mph（137km/hr）。

フィンランドのナショナルフラッグ・キャリアーであるフィンランド航空（FINNAIR）は、IATA（国際航空運送協会）加盟航空会社中6番目の歴史を誇る世界で最も古い航空会社のひとつ。昨年秋に創業50周年をむかえた。フィンランドは人口約500万のヨーロッパの小国であるが、同航空は世界的指導力を持つ中堅航空会社。国内線のほかヨーロッパ、大西洋線を運航しており、さらに南米や中国本土、日本への翼の拡張をめざしている。子会社のカーエアを含めて、1972年度に運んだ旅客の総数は183万1千人。連載でその装備機をご紹介しよう。





Cutaway of "Sakae" engine for the Mitsubishi Zero fighter.



1938 Bowlus Baby Albatross sailplane.

〔左上〕珍らしいコレクションの一つである中島製の栄エンジン、零戦からはずしたもので、内部までよくわかるように"カットアウェイ"にして展示されており、プロペラをつけて写真のようにゆっくりまわして見せる。

〔左中〕1938年製のグライダー　バウラス・ベビイ・アルバトロス。胴体ポッド部分は木製である。博物館が航空研究家であり、ホームビルダーでもあるP.M.ボウアー氏から借りているもの。

〔下〕1929年製のボーイング80A旅客機。ただしこれは1941年に撮影したもので、現在同機は解体されてサンドポイント海軍基地に置かれており、ただいま復元中である。本機は防音、冷暖房装置をととのえた"空のプルマン（1等寝台車もあった豪華な客車）"といわれた旅客機で、スチュワーデスを搭乗させたのも本機が最初であった。

〔右上〕ボーイング・フィールドのB.747と1933年製のボーイング247D旅客機。全金属製の低翼単葉機。現在でも飛行可能で、地方の飛行ショーで元気なところを見せている。

1929 Boeing 80A airliner. Photo taken in 1941. Restoring works are now underway at Seattle's Sand Point Naval Air Station.




PNAHF's 1933 Boeing 247D is in marked contrast to Boeing 747.

〔右〕"飛行博物館"内には映写室や航空関係の書籍や模型を並べた売店もある。右の棚の下段は同博物館で出している"PNAHFジャーナル"。

〔下〕ボーイングB-47ストラトジェット。1969年10月にPNAHFが入手したもので、ボーイング・フィールドで展示されている。同博物館では現在ボーイングB-17購入のための資金を集めており、B-52の入手も考えているが、大型機の展示には敷地の狭いのが悩みのタネ。廃止された海軍航空基地サンドポイントに恒久的な博物館を建てる計画もたてられている。


Aircraft books and kits displayed at the museum stores.



PNAHF's B-47 arrival, 31 Oct 69.